



MEMOIRE DU CONSEIL REGIONAL DE L'ENVIRONNEMENT DE MONTREAL DANS LE CADRE
DE LA CONSULTATION SUR

PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN DU PLATEAU-MONT-ROYAL

Commission de la sécurité urbaine et de la circulation

Juin 2008

Recherche et rédaction : Daniel Bouchard
Révision : André Porlier

Conseil régional de l'environnement de Montréal
454, avenue Laurier Est
Montréal (QC)
H2J 1E7
Tél. : (514) 842-2890
Courriel : info@cremtl.qc.ca
©2008

Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal), organisme à but non lucratif, se préoccupe des enjeux environnementaux de l'île de Montréal depuis 1996. Fort de ses 150 membres corporatifs et de son expérience en concertation, le CRE-Montréal possède l'expertise du travail en collaboration avec plusieurs partenaires sur de nombreux dossiers environnementaux, touchant les secteurs du transport, de l'aménagement, des matières résiduelles, des espaces verts, de l'eau et de l'air. Par ailleurs, le CRE-Montréal est actuellement impliqué très activement dans la démarche enclenchée par la Ville de Montréal visant la mise en oeuvre d'un Plan stratégique de développement durable pour la métropole.

Introduction

Avant même de détailler nos commentaires sur les éléments de la démarche du *Plan de déplacement urbain du Plateau-Mont-Royal* (PDU), nous tenons à exprimer notre appui à l'arrondissement Le Plateau Mont-Royal (Le Plateau) visant l'adoption d'un plan local de déplacement. Les 50 actions proposées nous semblent à la fois ambitieuses et porteuses d'un changement de mode de déplacement.

Il ne faut pas oublier que le défi est de taille puisque la tendance depuis le début de la période d'après-guerre est à l'augmentation du nombre de véhicules, à l'augmentation du nombre de déplacements et à la diminution de l'utilisation des transports collectifs. Dans ce contexte, personne ne sera surpris qu'entre 1999 et 2003, plus de 50 000 véhicules se soient ajoutés au parc automobile de Montréal et que le taux de motorisation des ménages sur l'île de Montréal ait continué d'augmenter pour passer de 92 à 96 véhicules par 100 ménages. Même portrait au chapitre de la circulation automobile alors que les ponts et les autoroutes ont connu une croissance de 15 % et 5 % respectivement pendant la même période.

Ceci étant dit, nous croyons possible et nécessaires la mise en place de mesure pour favoriser un partage de la voie publique.

Nos commentaires seront articulés autour du contenu d'un plan local de déplacement. Un plan est un outil visant à transformer une situation existante vers une situation souhaitable en identifiant des objectifs, en présentant des actions, en évaluant les besoins financiers et les sources de financement possibles et en mettant en place un mécanisme de suivi et de correction.

Pour le CRE-Montréal, le succès du PDU repose sur la capacité de l'arrondissement à réaliser les actions suivantes :

- Améliorer le diagnostic de la situation existante
- Se doter d'objectifs intermédiaires
- Prioriser les actions et réaliser plus rapidement certaines d'entre elles
- Évaluer les coûts de chacune des actions, la part de ces coûts qui peut être assumée par l'arrondissement Le Plateau et celle assumée par les autres partenaires
- Se doter d'un mécanisme de suivi et de correction

1) Améliorer le diagnostic de la situation existante

Le *Portrait et diagnostic des déplacements* de l'arrondissement qui a été présenté au mois de février dernier donne beaucoup d'information concernant la situation actuelle des transports sur Le Plateau. Nous avons toutefois constaté que certaines informations qui nous apparaissent importantes sont manquantes.

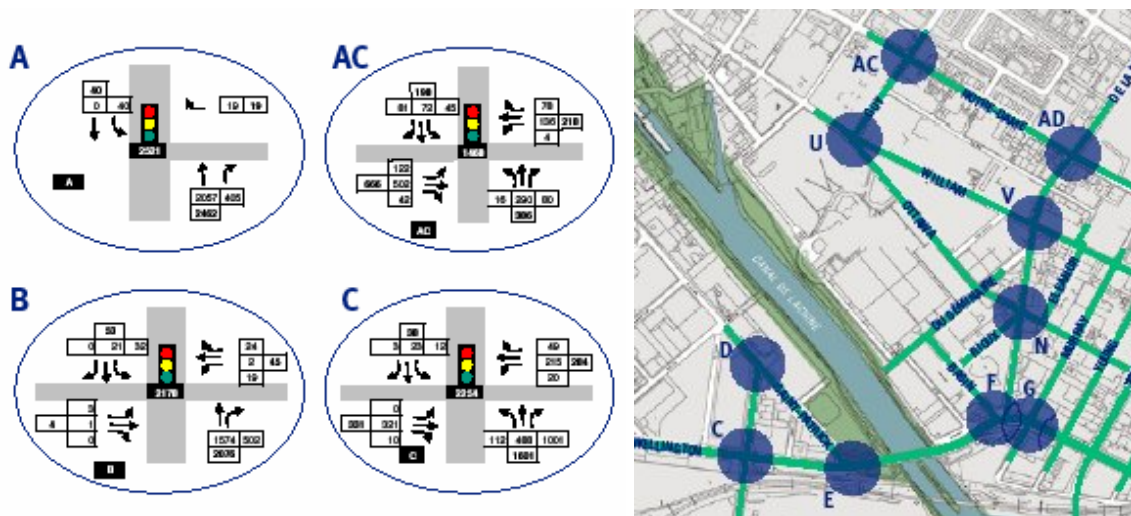
Notons que la ville de Montréal a développé un document *Exigences en matière d'études d'impact sur les déplacements* à l'intention des promoteurs des grands projets qui aurait très bien pu s'appliquer à un plan local de déplacements.

Voici les informations obligatoires que les projets immobiliers doivent divulguer et que l'arrondissement Le Plateau n'a pas présenté à ces citoyens :

1. Sécurité aux intersections et sur les tronçons (accident/gravité)
2. Débits horaires de circulation aux intersections (automobile, camion, piéton et cycliste)
3. Stationnement sur rue et hors rue (occupation, tarif, rotation, réglementation)
4. Géométrie des rues (largeur des rues et des trottoirs)
5. Marquage sur la chaussée (passages piétons, zones d'arrêts d'autobus)
6. Achalandage actuel des lignes d'autobus
7. Type de contrôle des intersections (feux de circulation, feux piétons etc.)
8. Signalisation verticale (vitesse permise, zones parc, zones scolaires etc.)
9. Niveaux de service et les retards

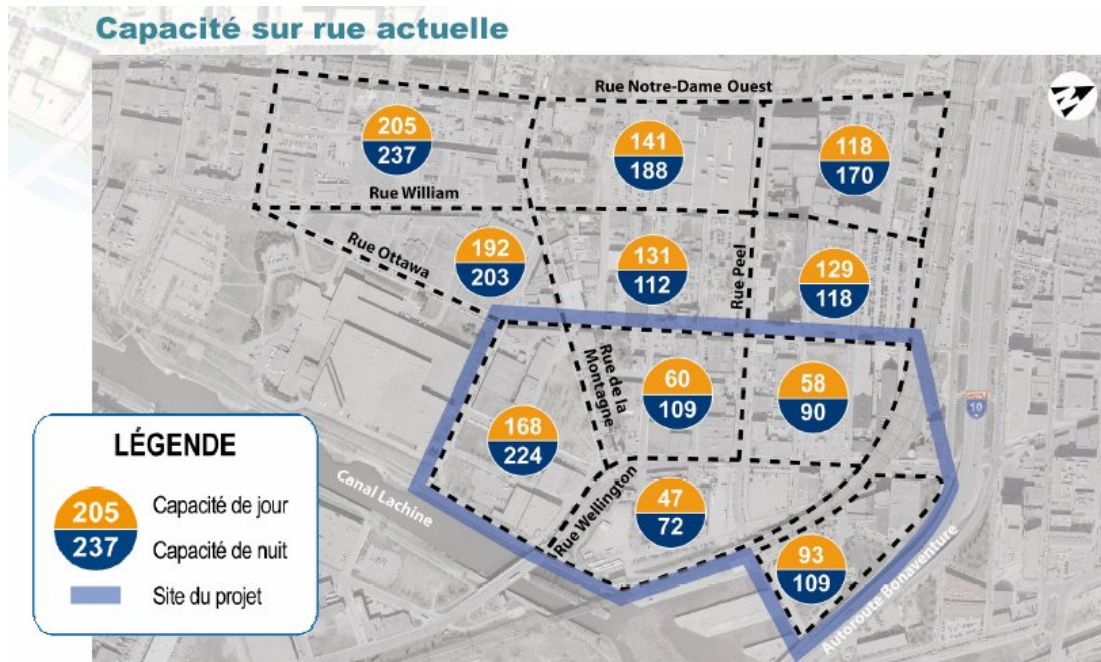
Voici quelques exemples :

Débits horaires véhiculaires actuels



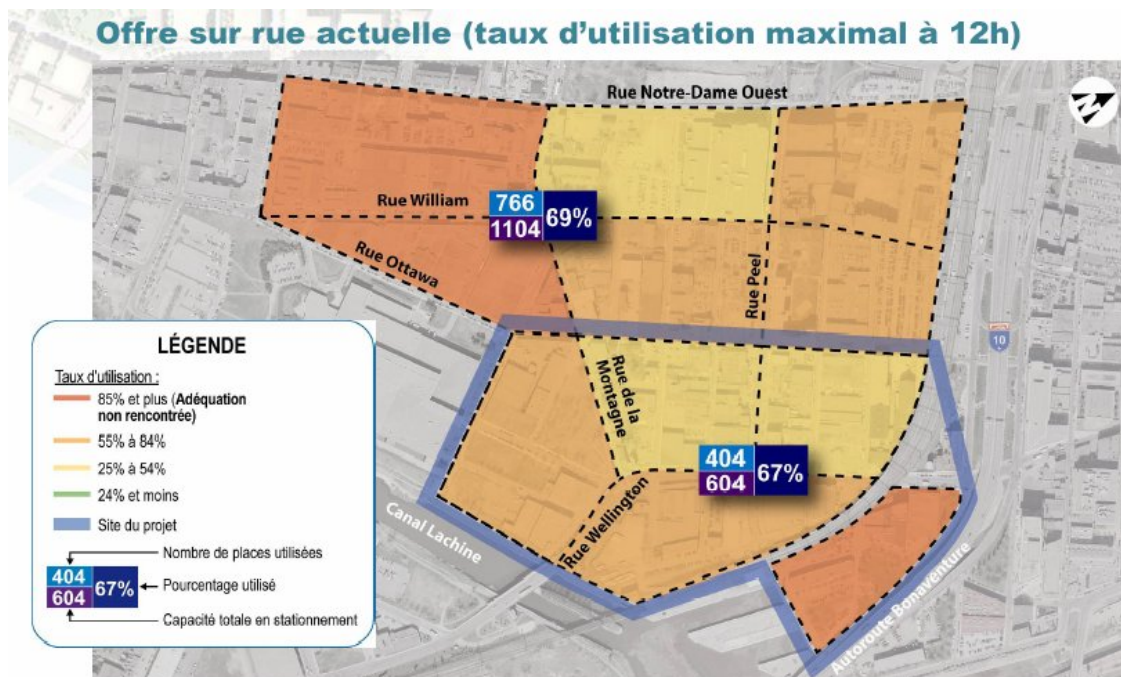
Source : Griffintown - Étude de circulation

Capacité sur rue actuelle de stationnement :



Source : Plan de gestion des déplacements Village Griffintown

Offre sur rue actuelle (taux d'utilisation maximal à 12 h) :



Source : Plan de gestion des déplacements Village Griffintown

Le CRE-Montréal recommande que l'arrondissement Le Plateau divulgue plus d'information sur certains aspects importants de la circulation.

2) Se doter d'objectifs intermédiaires pour les actions s'inscrivant dans des horizons de 10 ou 15 ans

Le Plateau a été très courageux dans son Plan en adoptant des objectifs précis et des échéanciers clairs. Cependant Le Plateau devrait se doter d'objectifs intermédiaires pour les actions s'inscrivant dans des horizons de 10 et 15 ans afin d'effectuer un suivi plus serré de ces actions et d'être en mesure d'agir plus rapidement si la situation se détériore. Voici 4 objectifs qui nécessiteraient des objectifs intermédiaires :

4.1) Part modale de l'automobile

Cible : Diminuer la part modale de l'automobile dans les déplacements des résidents du Plateau de 27,1 % d'ici 2018.

Objectifs intermédiaires :

Diminuer la part modale de l'automobile dans les déplacements des résidents du Plateau de 13,5 % d'ici 2013.

4.2) Part modale du transport collectif

Cible : Augmenter de 7,2 % la part modale des transports collectifs d'ici 2018.

Objectif intermédiaire :

Augmenter de 3,6 % la part modale des transports collectifs d'ici 2013.

4.3) Part modale des transports actifs

Cible : Augmenter de 5,1 % la part modale des transports actifs d'ici 2018.

Objectif intermédiaire :

Augmenter de 2,5 % la part modale des transports actifs d'ici 2013.

4.4) Circulation de transit

Cible : Diminuer la circulation de transit de 20 % d'ici 2023.

Objectifs intermédiaires :

Diminuer la circulation de transit de 7 % d'ici 2013.

Diminuer la circulation de transit de 13 % d'ici 2018.

Le CRE-Montréal recommande que l'arrondissement Le Plateau se dote d'objectifs intermédiaires pour les actions s'inscrivant dans des horizons de 10 et 15 ans.

3) Prioriser les actions et réaliser plus rapidement certaines d'entre elles

Le Plan propose plusieurs actions. Ces actions n'ont pas toutes la même valeur ni la même portée, dans un contexte de ressources limitées, l'arrondissement devrait prioriser les actions proposées en fonction du coût d'opportunité et de leur utilité pour atteindre les objectifs fixés.

Le Plan de transport de Montréal a priorisé quelques uns de ces 21 chantiers :

« Les recommandations des élus ont aussi permis de déterminer les grandes priorités que Montréal s'engage à mettre en œuvre : tramway au centre-ville, le prolongement du métro d'abord vers l'Est puis vers l'Ouest, la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport et l'amélioration du service de train de banlieue de l'Ouest de l'Île, le train de l'Est, l'implantation rapide d'un vaste réseau de voies réservées pour les autobus et pour le covoiturage, le déploiement du réseau cyclable, et finalement la mise en œuvre de la Charte du piéton et de mesures pour accroître la sécurité des déplacements ».

Tout d'abord, l'arrondissement Le Plateau devrait prioriser les actions qui offrent des solutions alternatives à l'usage de l'automobile :

Action 22 : Planter des voies réservées ou des mesures prioritaires pour autobus

Action 20 : Améliorer la desserte intra-arrondissement par autobus

Action 8 : Prolonger et améliorer le réseau cyclable

Action 29 : Augmenter l'offre de stationnements réservés à l'autopartage

Ensuite, il devrait prioriser les mesures coercitives pour réduire la circulation :

Action 37 : Adopter des mesures influençant ou contraignant la circulation automobile

Action 26 : Moduler la tarification du stationnement automobile

Action 27 : Étendre le stationnement tarifé sur rue

Action 25 : Appliquer l'interdiction de stationnement à moins de 5 m des intersections

Finalement il devrait prioriser les mesures visant à apaiser la circulation dans les quartiers résidentiels de façon concomitantes avec les deux premières séries d'actions :

Action 46 : Réaliser des « quartiers verts »

Action 34 : Fixer la vitesse par défaut à 30 km/h en dehors du réseau artériel (partout en même temps)

Action 43 : Créer une signature particulière autour des écoles, principalement le développement d'un « cadre d'aménagement autour des écoles »

Action 44 : Créer une signature particulière autour des parcs, principalement le développement d'un « cadre d'aménagement autour des parcs »

Action 35 : Adopter une politique d'apaisement de la circulation

Les objectifs de la plupart des actions ont des horizons de 5, 10 et 15 ans. Ces horizons sont trop longs et l'arrondissement Le Plateau devrait s'engager à réaliser, parmi les actions prioritaires, celles réalisables sans intervention de tierces parties dans l'année suivant l'adoption du PDU

Le CRE-Montréal recommande que l'arrondissement Le Plateau priorise les actions qui mettent en place des solutions alternatives à l'utilisation de l'automobile, celles qui contraignent l'utilisation de l'automobile et celles qui apaisent la circulation dans les quartiers résidentiels, et montre l'exemple en réalisant parmi les actions prioritaires celles réalisables sans intervention de tierces parties dans l'année suivant l'adoption du PDU.

4) Évaluer les coûts de chacune des actions, la part des coûts qui peut être assumée par l'arrondissement Le Plateau et celle assumée par les autres partenaires.

En parcourant le PDU, un constat s'impose, il n'y a pas eu d'évaluation des coûts des actions proposées, ni d'évaluation des coûts pouvant être assumés par l'arrondissement et par les autres partenaires lorsque les actions sont réalisées conjointement. À notre avis, il est essentiel de quantifier les ressources financières nécessaires et disponibles pour la mise en œuvre du Plan.

À titre de comparaison la Ville de Montréal avait identifié le coût de chacun des 21 chantiers de son Plan de transport et avait évalué la part qui devrait être assumée par les autres partenaires :

Tableau 12

COÛTS D'IMMOBILISATION DES 21 CHANTIERS

CHANTIERS	COÛTS DES IMMOBILISATIONS			PARTAGE DES COÛTS	
	0-5 ANS	5-10 ANS	TOTAL 0-10 ANS	AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL	PARTENAIRES
Chantier 1 - Implanter un réseau de tramway au Centre de l'agglomération	260 000	725 000	985 000	344 750	640 250
Chantier 2 - Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau	550 000	0	550 000	0	550 000
Chantier 3 - Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro de Montréal	0	1 140 000	1 140 000	285 000	855 000
Chantier 4 - Prolonger le métro vers l'est	170 000	0	170 000	0	170 000
Chantier 5 - Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8% en 5 ans	220 000	160 000	380 000	140 000	240 000
Chantier 6 - Collaborer au développement d'un réseau de voies réservées et de mesures préférentielles pour favoriser le covoiturage	-	-	-	-	-

Source : Plan de transport 2007 Document de consultation

Par ailleurs, deux actions sont identifiées pour financer la réalisation du PDU :

Action 26 : Moduler la tarification du stationnement automobile

Action 27 : Étendre le stationnement tarifé sur rue

« Toute les recettes recueillies par ces tarifications seront affectées à la réalisation des actions du PDU ».

Cependant aucune mention n'est faite sur les revenus potentiels de ces deux actions.

Le CRE-Montréal recommande que l'arrondissement Le Plateau évalue les coûts de chacune des actions, la part des coûts qui peut être assumée par l'arrondissement et celle assumée par les autres partenaires.

5) Se doter d'un mécanisme de suivi et de correction

Suite à l'adoption du PDU, l'arrondissement Le Plateau devrait se doter d'un mécanisme de suivi et de correction. Il devrait produire annuellement un rapport sur l'état d'avancement des différentes actions et sur les progrès ou les reculs par rapport aux objectifs fixés.

Le Plan de transport de Montréal propose un suivi annuel et quinquennal :

Suivi annuel

Sur une base annuelle, le suivi du Plan de transport permettra de faire un bilan des interventions réalisées par une mesure des indicateurs de moyens, par exemple le nombre d'heures de service d'autobus ou encore le nombre d'intersections sécurisées pour les piétons. Ce suivi annuel sera un moyen de mesurer les investissements et la nature de ceux-ci consacrés dans le domaine des transports sur le territoire de Montréal et dans la région. Cet exercice permettra à la ville, aux arrondissements, aux villes reconstituées et aux principaux partenaires d'adapter au besoin la programmation de réalisation et les enveloppes budgétaires, notamment les programmes triennaux d'immobilisations. Par ce processus, Montréal se donne essentiellement une obligation de moyens.

Suivi quinquennal

Le suivi des résultats sera, quant à lui, quinquennal et synchronisé sur l'enquête origine-destination de la région métropolitaine. Cette enquête, qui est réalisée aux cinq ans, s'intéresse aux habitudes de transport. La prochaine enquête aura lieu en 2008 et les résultats seront probablement disponibles en 2009. La Ville souhaite toutefois que cette enquête soit réalisée aux trois ans afin d'assurer un suivi plus fréquent des résultats du Plan.

Le CRE-Montréal recommande que l'arrondissement Le Plateau produise annuellement un rapport sur l'état d'avancement des différentes actions et sur les progrès ou les reculs par rapport aux objectifs fixés

Le CRE-Montréal appui les recommandations du mémoire de la Coalition sur la réduction et l'apaisement de la circulation (C.R.A.C.).